

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale**1.3.3. - Segmento autovetture – il prezzo della garanzia r.c. auto e le clausole contrattuali (IPER)**I prezzi nel territorio*

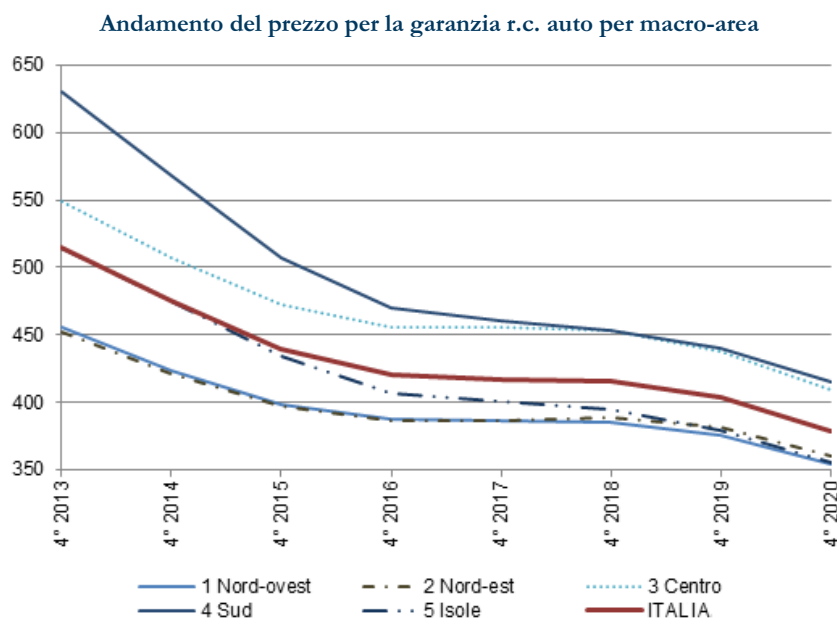
La fig. II.5 illustra l'andamento del prezzo pagato per la garanzia r.c. auto nelle cinque macro-aree del territorio nazionale.

Il differenziale di prezzo tra la macro-area più (Sud) e meno costosa (Nord Ovest) nel quarto trimestre del 2020 è pari al 17,3%. Gli assicurati localizzati al Sud pagano un premio più elevato di 61 euro rispetto agli assicurati del Nord Ovest. Tale differenziale è diminuito del -6,1% rispetto al quarto trimestre del 2019.

Si osserva un processo di convergenza delle province del Centro rispetto a quelle del Sud dal 2016; entrambe le macroregioni si caratterizzano per premi sempre superiori alla media nazionale (+8,1% e +9,4% nel quarto trimestre del 2020). Il trend decrescente dei prezzi al Sud, in forte accelerazione nel periodo 2013-2016, si è stabilizzato negli ultimi anni (-5,8% su base annua nell'ultimo trimestre).

La dinamica di riduzione dei prezzi su base nazionale dal 2016 presenta differenziali sempre più contenuti dei prezzi tra le macro-aree; la riduzione su base nazionale del -26,4% tra il quarto trimestre del 2013 e il quarto trimestre del 2020 è pertanto determinata in larga parte da fattori strutturali nazionali rispetto alle variazioni dei mercati locali.

Figura II.5

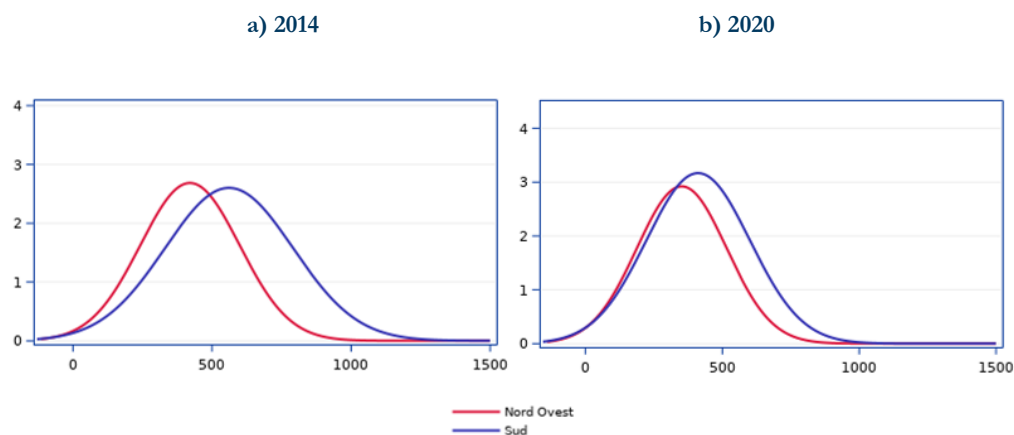


APPROFONDIMENTI

Nel quarto trimestre del 2014 i prezzi praticati nelle province del Sud sono maggiormente elevati ed eterogenei rispetto al Nord Ovest (fig. II.6.a). Il confronto con il quarto trimestre del 2020 (fig. II.6.b) evidenzia un chiaro processo di convergenza tra le due curve in termini di prezzo (fig. II.5), con una diminuzione della dispersione dei contratti più accentuata al Sud rispetto al Nord Ovest.

Figura II.6

Distribuzione percentuale dei premi nel Nord Ovest e Sud Italia nel quarto trimestre 2014 e 2020



Il trend della scatola nera e gli sconti legati alla sua presenza

Il mercato r.c. auto italiano è caratterizzato da un elevato tasso di penetrazione della scatola nera. Nell'ultimo trimestre 2013 e 2017 il tasso di penetrazione è aumentato di quasi il 9%, dall'11,2% al 19,7%.

Per comprendere le determinanti dell'adozione di scatola nera sono state svolte delle stime.

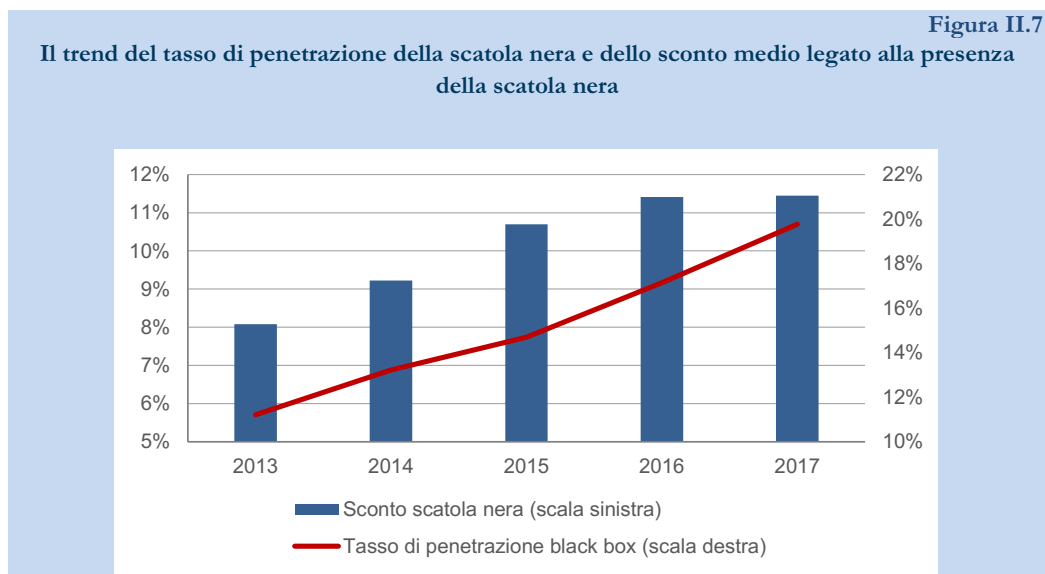
Le stime preliminari, basate su analisi econometriche multivariate della riduzione di prezzo a parità di fattori di rischio⁴⁰, condotte su di un campione rappresentativo di contratti stipulati nel periodo 2013-2017, indicano che lo sconto sul premio attribuibile alla sola presenza della scatola nera aumenta nel tempo, da circa l'8% a quasi il 12% (fig. II.7), con andamento correlato con l'aumento del tasso di penetrazione⁴¹.

Le stime sugli sconti legati alla presenza di scatole nera sono coerenti con il migliore andamento tecnico dei portafogli delle compagnie con maggiore tasso di adozione dello stesso *device*⁴².

⁴⁰ I fattori di rischio considerati includono le caratteristiche dell'assicurato (età, provincia di residenza), caratteristiche del veicolo, e altre clausole contrattuali.

⁴¹ Queste stime non tengono in conto il canone di locazione della scatola nera di cui non si dispongono informazioni.

⁴² Si veda il bollettino statistico IPER con i dati al quarto trimestre del 2020.

Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*La diversificazione di prezzo tra le imprese*

Il prezzo della garanzia *r.c. auto* dal 2013 al 2020 (fig. II.8) è ampiamente diversificato tra le prime cinque imprese in termini di quota di mercato⁴³ e il resto del mercato. Negli ultimi sette anni la riduzione dei prezzi praticati dalle prime imprese è pari a -32,5% contro -28,4% per le restanti.

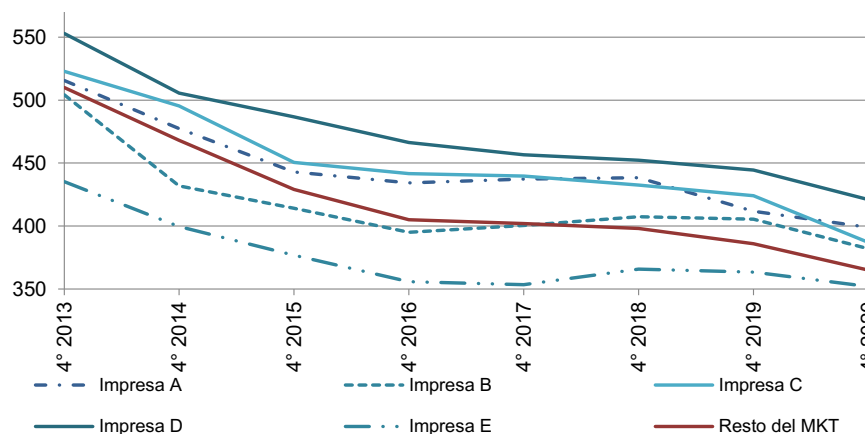
Si nota che una grande impresa applica prezzi sempre inferiori alla media di mercato e che nel periodo solo un'impresa vede ampliarsi il differenziale di prezzo rispetto al resto del mercato, mentre le altre convergono negli ultimi anni.

⁴³ Quota di mercato calcolata, per ciascuna impresa, sui premi lordi contabilizzati CARD per l'ultimo esercizio disponibile.

APPROFONDIMENTI

Figura II.8

Prezzo medio r.c. auto - Prime 5 imprese per quota di mercato e restanti imprese



Nota: Le lettere utilizzate per indicare le imprese, sono casuali e non correlate alla quota di mercato detenuta.

L'eterogeneità dei prezzi tra le imprese di assicurazione

La correlazione tra la quota di mercato di ciascuna impresa⁴⁴ e la variazione percentuale dei suoi prezzi medi nel quarto trimestre del 2020 rispetto all'anno precedente è debole e non statisticamente significativa (fig. II.9).

La variazione di prezzo è eterogenea tra le imprese di assicurazione e varia tra il +5,8 e il -19,7%. Solo 3 imprese su 36 registrano variazioni di prezzo in positivo, in controtendenza rispetto al mercato (-6,1% su base nazionale).

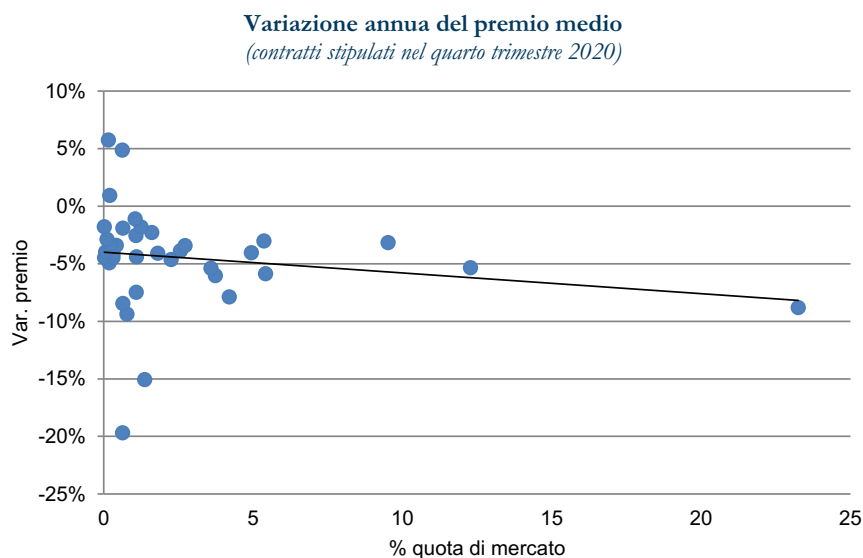
Le 11 imprese con variazioni di prezzo in forte diminuzione (sotto il -5%) rappresentano il 57% del mercato r.c. auto in termini di quota di mercato; tra queste, le prime tre sono imprese con canale distributivo diretto o di *bancassurance*.

La riduzione di prezzo è compresa tra -1 e -3% per 8 imprese e tra -3 e -5% per le restanti 14 imprese.

⁴⁴ Nel presente paragrafo con quota di mercato si intende, per ciascuna impresa, il relativo peso in termini di premi lordi contabilizzati CARD per l'ultimo esercizio disponibile.

Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Figura II.9

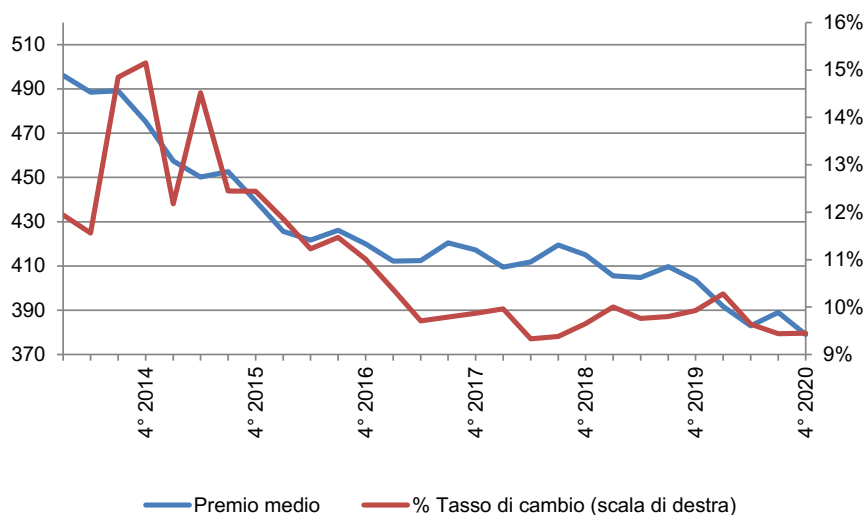
*Il tasso di cambio compagnia*

Il **tasso di cambio compagnia**, vale a dire la percentuale di contratti stipulati in un trimestre con una compagnia diversa rispetto a quella scelta un anno prima, è pari al 9,5% nel quarto trimestre del 2020. Analizzando l'andamento congiunto del **tasso di cambio compagnia** e la variazione dei prezzi (fig. II.10) si osserva che, nonostante una minore mobilità degli assicurati (-0,4% rispetto all'anno precedente), il decremento dei prezzi è doppio rispetto al 2019 (-6,1% contro -2,8%).

APPROFONDIMENTI

Figura II.10

Andamento del prezzo medio e del tasso di cambio compagnia



1.4. - La concentrazione nel mercato r.c. auto

L'indice Herfindal-Hirschman (HHI) è comunemente usato per misurare la concentrazione dei mercati. Elevati valori di HHI⁴⁵ indicano che il mercato è concentrato e poco competitivo.

L'HHI per il mercato r.c. auto italiano nel 2020 risulta pari a 827, in diminuzione rispetto a 907 nell'anno precedente. Tale valore caratterizza, in base agli standard comunemente adottati dalle autorità antitrust, un mercato r.c. auto poco concentrato.

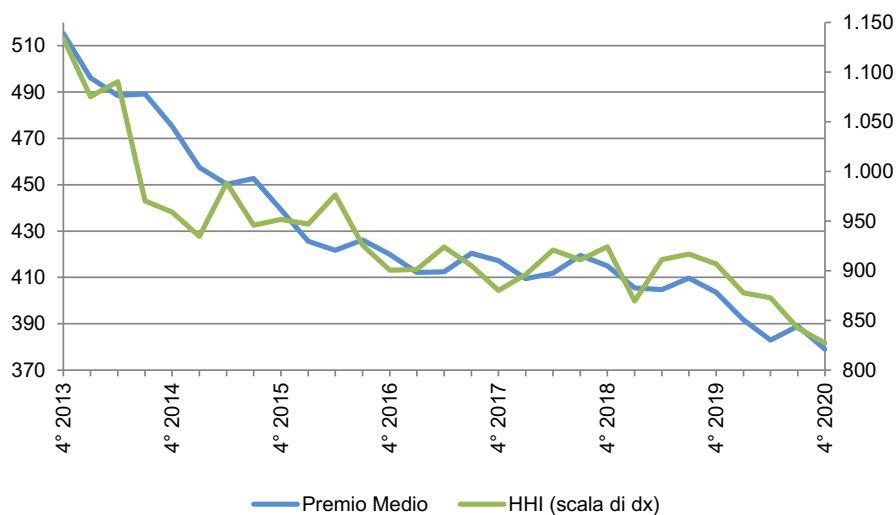
La fig. II.11 mostra una associazione positiva tra l'andamento nel tempo dell'indice HHI e quello dei prezzi, in particolare da metà 2016.

⁴⁵ Il range dell'indice HHI è 0-10.000.

Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Figura II.11

Andamento del prezzo medio e dell'indice HHI



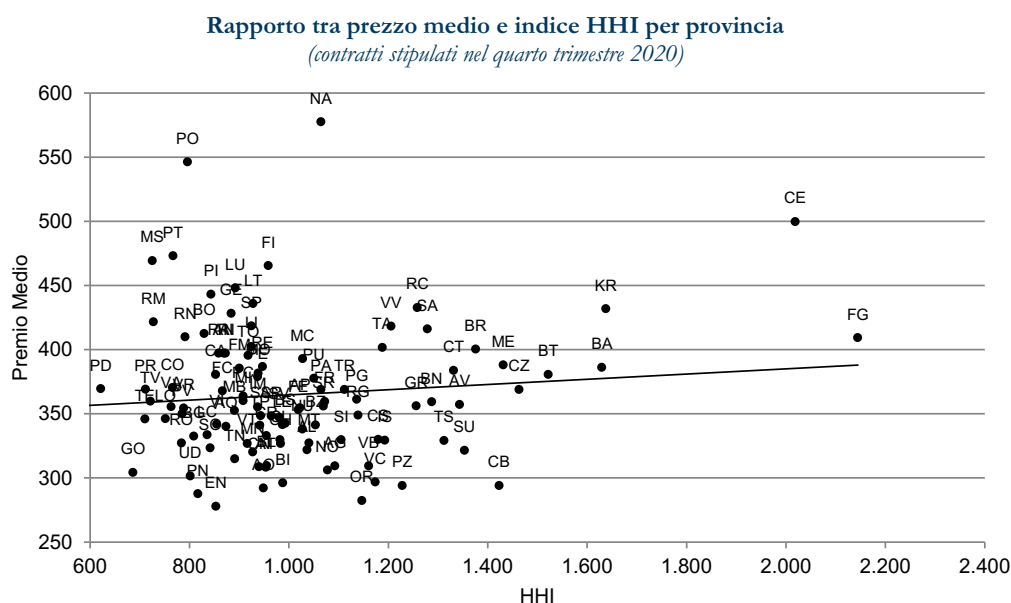
La fig. II.12 mostra la relazione tra prezzo medio e HHI su base provinciale. La correlazione è lievemente positiva, con alcune province caratterizzate da prezzi elevati e valori relativamente alti rispetto al dato nazionale dell'indice di concentrazione (Foggia, Caserta e Crotone). Per Napoli, la provincia caratterizzata dai premi più elevati, si rileva un HHI contenuto, pari a 1.065.

Le province con maggiore HHI sono localizzate principalmente nel Sud Italia⁴⁶.

⁴⁶ Tra i valori più elevati di HHI: Foggia 2.145; Caserta 2.019; Crotone 1.638; Bari 1.630; Barletta-Andria-Trani 1.522; Cosenza 1.463; Messina 1.431; Campobasso 1.423.

APPROFONDIMENTI

Figura II.12



Impatto delle fusioni e acquisizioni sulla concentrazione del mercato assicurativo r.c. auto

Il trend decrescente dell'indice di Herfindal-Hirschman (HHI), osservato a partire dal 2013, è stato esaminato anche alla luce delle operazioni societarie, ovvero fusioni e acquisizioni, concluse nel periodo di riferimento, al fine di valutarne l'impatto sulla concentrazione del mercato r.c. auto⁴⁷. Le operazioni societarie considerate (tav. II.15) sono più frequenti nel periodo 2014-2017.

Tavola II.15

Anno	Num. op. societarie
2013	1
2014	5
2015	4
2016	3
2017	4
2018	1
2019	1
Totale	19

Analizzando la dinamica dell'HHI in relazione alle operazioni straordinarie perfezionate tra il 2013 e il 2020, si rileva che:

- operazioni di trasferimento parziale di portafoglio tra imprese di grande dimensione si riflettono nella diminuzione della concentrazione tra il secondo e il terzo trimestre del 2014 (l'HHI è rispettivamente pari a 1.090 contro 970);

⁴⁷ Nel presente paragrafo sono considerate operazioni societarie esclusivamente fusioni per incorporazione e trasferimenti di portafoglio di imprese facenti parte della rilevazione IPER.

Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

- nel 2016 un'operazione di fusione per incorporazione ha determinato un lieve aumento della quota di mercato dell'impresa incorporante di media dimensione. Tuttavia, nel periodo di riferimento l'indice HHI continua a ridursi per effetto della competizione tra le imprese e della contestuale erosione delle quote di mercato delle prime cinque;
- le altre operazioni considerate non sembrano aver inciso sull'andamento della concentrazione: la quota di mercato delle imprese incorporanti non ha subito modifiche rilevanti per effetto di tali eventi.

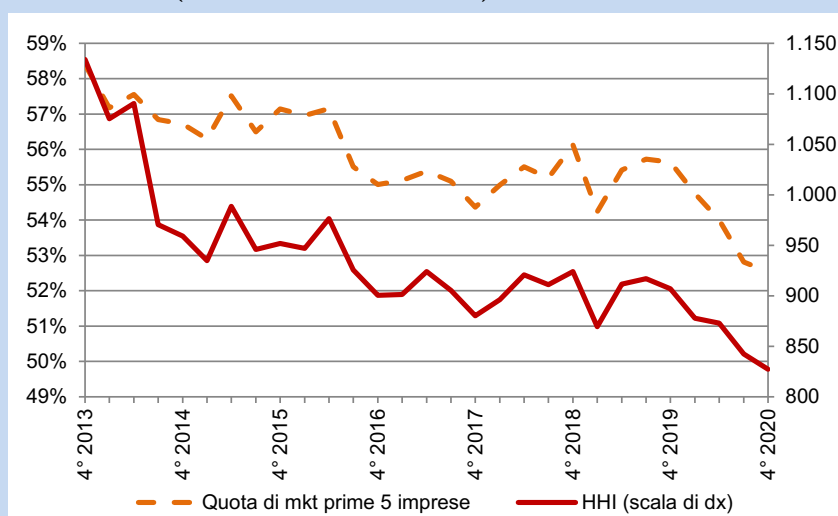
La dinamica delle quote di mercato tra le grandi e medio/piccole imprese

La fig. II.13 mostra l'andamento dell'indice HHI e delle quote di mercato delle prime cinque imprese⁴⁸ per numero di contratti in IPER.

La concentrazione del mercato è diminuita di 5,9 punti percentuali negli ultimi sette anni: nel quarto trimestre del 2020 le prime cinque imprese detengono una quota di mercato pari al 52,5% (58,4% nello stesso periodo del 2013). L'erosione della quota di mercato delle prime cinque imprese risulta particolarmente elevata nel 2020 ed è pari al -3,1% su base annua.

Figura II.13

**Andamento della quota di mercato delle prime cinque imprese
(numero di contratti in IPER) e dell'indice HHI**



L'andamento dell'indice è prevalentemente determinato dalla redistribuzione delle quote di mercato tra le prime cinque imprese e le concorrenti di piccole e medie dimensioni, frutto di una vivace competizione tra gli operatori di mercato, più che dagli effetti di singole operazioni societarie.

1.5. - Il contenzioso r.c. auto e natanti

L'Istituto svolge, da anni, un sistematico monitoraggio del [contenzioso assicurativo](#), con l'obiettivo di sensibilizzare il mercato verso la progressiva deflazione delle cause pendenti e il

⁴⁸ La quota di mercato è ivi calcolata per ciascuna impresa come frazione del numero di contratti presenti nei campioni di IPER rispetto al mercato.

APPROFONDIMENTI

contenimento del fabbisogno tariffario, per la componente connessa con le spese giudiziarie, e dei rischi che ne derivano, tecnici e finanziari.

Con riferimento all'esercizio 2020, connotato dall'impatto della pandemia, i dati relativi a un campione di imprese di assicurazione nazionali, rappresentativo dell'80% del mercato, segnalano una riduzione del -3,4% nel numero dei contenziosi civili di I grado pendenti presso gli Uffici giudiziari italiani (-3,8% nel 2019).

Per le cause civili di I grado promosse nel 2020, si riduce il peso della generazione corrente (sinistri avvenuti nel 2020) rispetto all'anno precedente. Le cause pendenti sono relative per oltre il 50% (in importo) a sinistri con anno di accadimento più remoto di cinque anni; in alcune aree geografiche si registra una ancora lenta formazione del contenzioso.

Sono stati pagati acconti sul 18% delle cause civili di I grado pendenti (in numero), in riduzione rispetto al 23,6% del 2019. Considerato che l'applicazione del malus e il conseguente aumento di premio avviene alla registrazione di un pagamento, nelle cause senza acconto i tempi del contenzioso su sinistri con colpa ritardano anche la penalizzazione contrattuale.

La velocità di eliminazione del contenzioso civile di I grado, misurata dal numero delle cause chiuse sul totale delle cause gestite nell'anno, è pari al 32%, in calo rispetto al 35% del 2019. Le imprese del campione hanno completato con transazione il 51% del numero di cause chiuse nel 2020, con soccombenza dell'impresa il 20%, con rinuncia agli atti di giudizio il 15% e con sentenza favorevole alla compagnia il 14% (nel 2019 rispettivamente 46,9%, 22,5%, 14,1%, 16,5%).

La riserva complessiva comprende importi per cause chiuse con transazione o soccombenza delle compagnie ancora da pagare a fine anno, pari al 4% della riserva per cause.

I dati 2020 non evidenziano impatti rilevanti della pandemia da COVID-19 sull'organizzazione della liquidazione dei sinistri, che ha registrato una accelerazione delle modalità di lavoro da remoto, e sulla gestione dei contenziosi. Si rilevano arretrati maturati, soprattutto nei mesi di inizio pandemia, per le difficoltà create da disservizi nel funzionamento degli Uffici giudiziari. Il rallentamento dei procedimenti civili osservato a inizio 2020, con numerosi rinvii (anche di un anno), delle nuove iscrizioni a ruolo (anche di diversi mesi) e la sospensione dei termini per la pubblicazione delle sentenze, ha influito negativamente nella gestione del contenzioso. Le imprese assicurative hanno, pertanto, spinto sulla revisione delle posizioni aperte, al fine della risoluzione transattiva delle controversie. La normalizzazione dell'attività degli Uffici Giudiziari ha consentito alle imprese di chiudere il 2020 con il recupero degli arretrati e senza criticità dal punto di vista organizzativo.

L'emergenza sanitaria ha contribuito alla deflazione del contenzioso pendente dovuta al minor numero di cause promosse, conseguente alla riduzione dei sinistri denunciati, peraltro non ancora misurabile per il ritardo con cui si avviano le cause rispetto all'anno di accadimento dei sinistri. Inoltre, ha inciso favorevolmente la rinuncia agli atti del giudizio, in larga parte conseguente l'azione di contrasto delle frodi.

Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Una efficiente gestione dei rischi di contenzioso richiede alle imprese assicurative adeguati presidi sul territorio e una solida organizzazione per dare pronto seguito alla decisione di costituirsi o meno in giudizio, avere controlli sull'evoluzione delle cause, valutare la performance dei **fiduciari**, verificare i risultati ottenuti rispetto alle aspettative iniziali, ottimizzare la circolazione delle informazioni tra uffici liquidativi e antifrode e, ad esempio, accelerare la liquidazione delle posizioni relative a terzi trasportati.

1.6. - La tabella unica nazionale per i danni non patrimoniali per lesioni di non lieve entità

A gennaio 2021 il **MiSE** ha pubblicato in consultazione una bozza di **DPR** per l'adozione della tabella unica nazionale per le lesioni macro-permanenti (tra 10 e 100 punti di invalidità), derivanti da sinistri **r.c. auto** o di **r.c. sanitaria**.

La bozza di Decreto in consultazione contiene due tabelle, rispettivamente dei valori monetari corrispondenti a ciascun grado di invalidità, sulla base dell'età del danneggiato, cui ha contribuito l'**IVASS**, e quella delle percentuali di invalidità relative a ciascuna menomazione fisica, predisposta dal Ministero della Salute.

La tabella dei valori monetari risponde ai principi di cui all'art. 138 del **CAP**, vale a dire crescita del valore economico del punto all'aumentare del grado di invalidità, più che proporzionalità del **risarcimento** complessivo per danno biologico al crescere dei postumi, decrescenza del **risarcimento** in funzione dell'età del soggetto nonché autonomia del danno morale, determinato tramite maggiorazione percentuale progressiva dal 26% al 55% del danno biologico⁴⁹ precedentemente individuato.

1.7. - L'attività antifrode

Nel 2020 si è proceduto alla realizzazione di importanti progetti informatici a supporto dell'attività per il contrasto delle frodi. È stato avviato lo sviluppo del nuovo Preventivatore **r.c. auto**, in esercizio dal 3 maggio 2021, e realizzata la relativa documentazione normativa e tecnica.

Nell'ambito dell'Accordo per l'utilizzo da parte di **IVASS** dei servizi informatici della Banca d'Italia e in stretto contatto con le imprese segnalanti, è in fase di attuazione il progetto di evoluzione e trasferimento della **Banca dati sinistri (BDS)**. A febbraio e a dicembre 2020 sono stati rilasciati i primi starter kit con le indicazioni tecniche e sulla raccolta dei dati, necessarie per consentire alle imprese di avviare le proprie attività di adeguamento e sviluppo dei sistemi.

L'attività antifrode tiene conto delle segnalazioni pervenute dalle Autorità e da privati e produce analisi statistiche periodiche per le imprese basate sui dati trasmessi. È stato ampliato il report sulla qualità dei dati **BDS** e sono state realizzate nuove statistiche mensili e semestrali per le imprese e a supporto dell'attività di vigilanza dell'**IVASS**.

⁴⁹ Al riguardo si segnala il refuso indicato nella Relazione Annuale IVASS 2019 “dal 18% al 36%”.

APPROFONDIMENTI

Le banche dati possono essere interpellate dai diretti interessati per conoscere dati e informazioni relativi alla propria persona o ai propri veicoli.

1.7.1. - L'attività antifrode dell'IVASS e l'Archivio Integrato Antifrode

L'IVASS pone a disposizione delle Autorità pubbliche e degli organi giudiziari impegnati nell'azione di contrasto alle frodi assicurative nel settore della *r.c. auto* le informazioni disponibili nella BDS e nell'Archivio integrato antifrode (AIA).

Nel 2020 sono pervenute 46 segnalazioni da persone fisiche (92 nel 2019) per presunti fenomeni di illegalità.

Sono state trattate 27 richieste di informazioni trasmesse da Autorità (20 nel 2019) e 163 richieste di accertamento delle coperture assicurative *r.c. auto* da Autorità che, in sede di verifica della documentazione assicurativa su strada, hanno riscontrato la mancanza del contratto nella Banca dati delle Coperture (201 nel 2019). Sono state 4 le segnalazioni che hanno riguardato la Banca dati degli Attestati di Rischio.

Le richieste di accesso alla BDS e alle Anagrafi Testimoni e Danneggiati sono state 528 (667 nel 2019) di cui 361 dai diretti titolari dei dati, 114 da Autorità giudiziarie e Forze dell'Ordine, tra cui 58 riconducibili a fenomeni di fittizie intestazioni di veicoli, e 53 da soggetti terzi (legali, Giudici di Pace). Dopo il forte incremento nel 2019 (+154% accessi alla BDS sul 2018), nel 2020 ci si attesta su numeri più contenuti ma comunque superiori agli anni precedenti, a dimostrazione di un utilizzo corrente dei dati a fini di prevenzione e contrasto delle frodi assicurative.

Richieste di accesso per testimoni

Nel 2020 sono pervenute le prime richieste di accesso all'anagrafe testimoni in BDS, ai sensi del comma 3-*quater* dell'art. 135 del CAP, introdotto dall'art. 1, comma 15, della legge 4 agosto 2017, n.124.

La norma primaria stabilisce che, nell'ambito di uno specifico procedimento civile promosso per l'accertamento della responsabilità e per la quantificazione dei danni, qualsiasi parte processuale può formulare la richiesta di accesso alla BDS tenuta dall'IVASS per produrre documentata segnalazione al Giudice adito, finalizzata all'eventuale trasmissione da parte di quest'ultimo di un'informativa alla Procura della Repubblica in relazione alla circostanza che il nominativo di un testimone, chiamato in causa, ricorra in più di tre sinistri registrati nella BDS negli ultimi cinque anni.

L'Istituto, in qualità di responsabile del trattamento delle informazioni personali contenute nella BDS e di garante del corretto utilizzo della stessa, ha delineato il perimetro entro il quale fornire riscontro alle richieste di accesso, temperando il rispetto della normativa assicurativa di riferimento e di quella derivante dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR) in materia di protezione dei dati personali. L'istanza di accesso deve essere riferita a un procedimento civile già pendente, avente a oggetto l'accertamento della responsabilità e per la quantificazione dei danni, e a un nominativo già chiamato in causa in qualità di testimone del sinistro.

Qualora risultino soddisfatti i criteri su menzionati, l'Istituto accoglie la richiesta e fornisce riscontro comunicando se il nominativo ricorra, o meno, in qualità di testimone in più di tre sinistri registrati in BDS, occorsi negli ultimi cinque anni precedenti la data di consultazione dei dati.

Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Sono state rilasciate 94 abilitazioni per nuovi utenti alla consultazione della BDS, su istanza di 15 imprese e di 81 strutture di Polizia giudiziaria e locale (34 nel 2019). Sono state lavorate circa 700 richieste di riattivazione da imprese e altri Enti (227, nel 2019). È stata fornita assistenza tecnica agli utenti che hanno chiesto supporto negli accessi o per l'emissione di nuove password.

Sono state avviate 30 procedure sanzionatorie, di cui 20 nei confronti di imprese che non alimentavano correttamente la BDS e 10 relative ad alimentazione tardiva della Banca dati degli Attestati di Rischio.

1.8. - Il nuovo Preventivatore r.c. auto

Nei primi mesi del 2020 si è chiusa la fase progettuale del PREVENTIVASS, il nuovo preventivatore del ramo r.c. auto, ed è stata avviata quella di sviluppo tecnico, conclusa con l'entrata in esercizio dell'applicazione il 3 maggio 2021.

Con il nuovo sistema si intende offrire un servizio on-line gratuito e imparziale di preventivazione comparativa che, a differenza dei servizi commerciali, raccolga e metta a confronto le offerte di tutte le imprese di assicurazione concernenti il contratto base r.c. auto in modo trasparente e nell'interesse esclusivo del consumatore.

L'avvio dell'attività completa dal punto di vista operativo quanto previsto dal Decreto MiSE n. 54 dell'11 marzo 2020 sul contratto base r.c. auto, contenente le clausole minime necessarie per adempiere all'obbligo della assicurazione r.c. auto, e dal Decreto MiSE del 4 gennaio 2021 che ha approvato il modello elettronico del contratto base r.c. auto, prevedendone l'entrata in vigore il 30 aprile 2021. Il modello elettronico costituisce lo standard informativo comune su cui si basa l'offerta formulata dalle imprese mediante i propri siti internet e il nuovo servizio di preventivazione pubblica.

Tali interventi normativi hanno consentito di adeguare il servizio di preventivazione pubblico già esistente ("Tuo Preventivatore") al mutato *framework* normativo derivante dall'entrata in vigore della citata legge n. 124/2017 e allo sviluppo del quadro tecnologico di riferimento.

La piena entrata in vigore richiede l'emanazione di un Regolamento che completi il quadro normativo e precisi gli obblighi segnaletici. Nel 2021 è stata avviata la predisposizione del Regolamento IVASS e avviate le relative procedure di pubblica consultazione.

1.9. - Evoluzione della Banca Dati Sinistri r.c. auto (progetto EBDS)

Nel 2020 è stata avviata la fase realizzativa del progetto di revisione tecnologica della BDS, dell'anagrafe testimoni e dell'anagrafe danneggiati, istituite presso l'IVASS ai sensi dell'art. 135, comma 1, del CAP. Nella realizzazione del progetto l'IVASS si avvale dei servizi informatici della Banca d'Italia.

Tra i principali obiettivi del progetto vi è l'evoluzione delle procedure di acquisizione, archiviazione e gestione dei dati nonché nel trattamento delle informazioni raccolte; particolare attenzione è stata prestata agli aspetti di sicurezza informatica.

APPROFONDIMENTI

Si è intervenuti anche sul contenuto informativo della rilevazione, integrandolo con variabili che le recenti esperienze indicano utili per migliorare l'efficacia dell'azione antifrode. Viene introdotta la valutazione da parte dell'impresa del livello di rischio attribuito al **sinistro**, secondo i criteri definiti dal regolamento **ISVAP** n. 44/2012: non esposto al **rischio frode**; esposto al **rischio frode** ante verifiche; esposto al **rischio frode** a seguito dei necessari approfondimenti; presentata denuncia/querela.

Tra gli elementi che possono indicare un rischio di frode vi è anche il disconoscimento del **sinistro** da parte di un soggetto coinvolto o la rilevazione strumentale di incoerenze da parte della **scatola nera** collocata sul **veicolo**. Viene pertanto chiesto di indicare la c.d. negazione dell'evento e l'eventuale incoerenza rilevata dagli apparati tecnologici.

È prevista la comunicazione all'**IVASS** della sospensione del pagamento al danneggiato ai sensi dell'art. 148, comma 2-*bis*, del **CAP** e richieste informazioni aggiuntive sul contenzioso e sui pagamenti effettuati. Sono acquisiti dati sui soggetti e sulla tipologia dei sinistri gestiti, con indicazione se risarciti dalle imprese gestinarie autorizzate a operare in Italia, a carico del Fondo delle Vittime della Strada **CONSAP**, sinistri causati in Italia da veicoli assicurati all'estero e risarciti dall'**Ufficio centrale italiano**.

A giugno 2020 è stato fornito alle imprese il primo documento illustrativo delle caratteristiche tecniche del progetto, indicante le principali novità concernenti gli aspetti tecnici e il contenuto informativo, cui ha fatto seguito a dicembre un secondo documento che ha tenuto conto delle osservazioni formulate dal mercato. Alle imprese è stato chiesto di programmare le necessarie attività aziendali evolutive e di fornire suggerimenti e contributi per la migliore realizzazione dei nuovi archivi.

L'avvio della nuova procedura è previsto per ottobre 2021, con l'attivazione dell'infrastruttura per lo scambio dei flussi, che prevede sistemi di trasporto, autenticazione e autorizzazione dei dati su piattaforme protette e con mutua autenticazione dei certificati, di cui ciascuna impresa dovrà dotarsi.

I file, cifrati e firmati, avranno una nuova struttura in formato XML, che organizza più chiaramente le informazioni trasmesse e consente di verificare prima dell'invio la correttezza formale del flusso sulla base di regole definite.

Nuovo portale di accesso alla Banca dati sinistri

L'aggiornamento della BDS produrrà un effetto anche sulle modalità di accesso via internet ai dati dei sinistri da parte degli utenti abilitati. La base dati potrà essere consultata attraverso un portale che integra le informazioni BDS e AIA (Archivio integrato antifrode) in unico ambiente. Gli utenti abilitati alla consultazione dei sinistri disporranno on-line anche della stima AIA sul livello di rischio a fini antifrode.

Il portale utilizza il sistema pubblico di identità digitale (SPID) per l'autenticazione dei dipendenti delle imprese assicurative e degli agenti di polizia giudiziaria, in modo da accrescere i livelli di sicurezza nell'utilizzo del sistema informativo antifrode, mitigando significativamente i rischi operativi e semplificando le procedure di lavoro grazie alla maggiore digitalizzazione dei processi.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale***1.10. - Data quality BDS e AIA**

Dal 2016 l'Istituto ha dotato le imprese di uno strumento per la valutazione della completezza e correttezza delle proprie comunicazioni sui sinistri **r.c. auto**, ai sensi dell'art. 135, comma 2, del **CAP**. Nel 2020 tale reportistica è stata rivista, integrando statistiche sul **rischio frode** intrinseco al portafoglio e analisi sui dati relativi ai sinistri la cui gestione è conclusa.

Tra l'altro, il report mensile include le statistiche sui sinistri trasmessi oltre il periodo di osservazione o che non soddisfano i requisiti di qualità minimi per essere elaborati dal sistema **AIA**, gli indicatori del rischio di frode **AIA** per i sinistri ripartiti per stato (aperto, chiuso senza seguito o con pagamento), le eventuali anomalie, ad esempio sui dettagli relativi ai medici, ai legali e alle carrozzerie, lo scostamento in giorni tra data di accadimento e data di denuncia, la percentuale di dati sui soggetti coinvolti assenti, errati o esclusi, le analisi sul luogo in cui è avvenuto il **sinistro** e sulla distribuzione regionale del numero di sinistri e degli importi.

Anche i report a uso interno per la vigilanza sono stati rivisti con nuovi strumenti di controllo e di confronto sui dati forniti dalle imprese, consentendo analisi mensili e semestrali basate su confronti con il mercato o per gruppi di imprese omogenee.

Nel 2020 è stato avviato un progetto per valutare il livello generale di corretta valorizzazione dei dati utilizzati per l'interrogazione delle banche dati interconnesse ad **AIA** nonché l'affidabilità e completezza delle informazioni sui sinistri fornite dalle imprese di assicurazioni.

Il report periodico prevede indicatori di qualità, quali il livello di completezza (Qscore) delle informazioni dei sinistri in **AIA**, l'incidenza di sinistri scartati oppure ritrasmessi ad **AIA** con variazione dello score di anomalia originario e gli errori prodotti nell'interrogazione delle banche dati esterne (MCTC, **PRA**, **ANIA**).

1.11. - L'Archivio Integrato Antifrode

Gli effetti dei *lockdown* per fronteggiare l'emergenza pandemica hanno prodotto, di pari passo alla significativa contrazione dei sinistri **r.c. auto**, anche un impatto notevole sul volume di informazioni elaborate in **AIA**. Nel 2020 si riscontra una significativa diminuzione rispetto agli anni precedenti, con 9,1 milioni di segnalazioni elaborate nel 2019 a fronte dei 12,5 milioni nel precedente esercizio. Le segnalazioni relative a nuovi sinistri sono quasi 2,4 milioni, in netto calo rispetto al 2019 (3,2 milioni circa).

La distribuzione dei sinistri nelle quattro classi per score di sintesi **AIA** conferma una relativa stabilità: il 15% delle segnalazioni presenta un indicatore di anomalia medio o alto (score maggiore o uguale a 20), il 20% ha un valore basso (score minore di 20) e il restante 65% ha score pari a zero.

L'Istituto monitora periodicamente l'efficacia dei parametri che concorrono allo score di sintesi e delle calibrazioni, anche sulla base delle segnalazioni del mercato e provvedendo, quando necessario, alla loro revisione per prevenire o rimuovere distorsioni informative. La qualità dei dati **AIA** si attesta su livelli soddisfacenti, con un valore medio del QScore sulla completezza delle informazioni, pari all'83% (in lieve flessione rispetto all'85% del 2018). I tempi di risposta alle imprese si attestano, in media, sui due giorni lavorativi dalla comunicazione del **sinistro** all'**IVASS**.

APPROFONDIMENTI

Una prima evidenza degli score AIA riferiti ai sinistri accaduti nel periodo 2016-2020 mostra una mediana relativa ai sinistri accaduti nel 2020 pari a 4,9, in significativa diminuzione rispetto al precedente esercizio (6,1; fig. II.14). La differenza tra le linee inferiori e superiori (5° e 95° percentile della distribuzione per anno e impresa) indica una variabilità stabile dal 2018.

Figura II.14

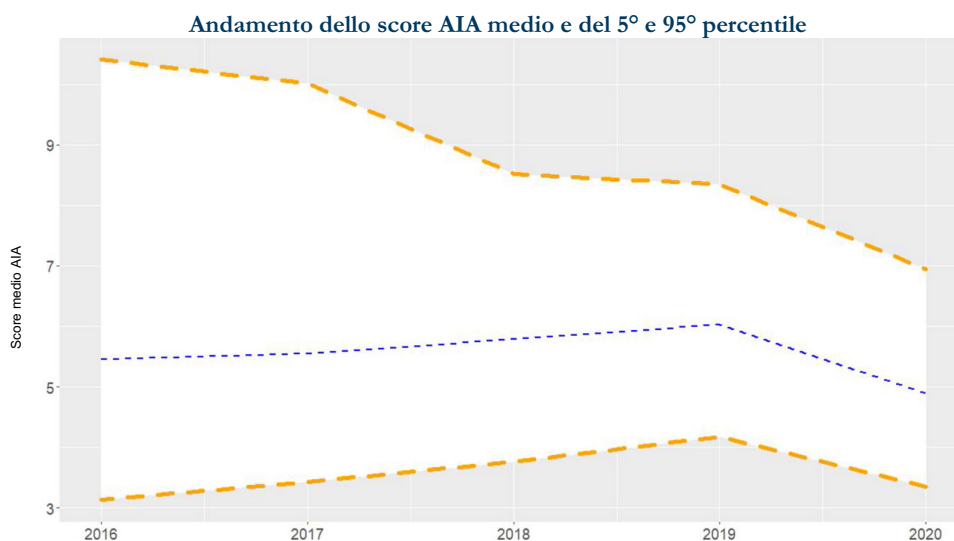


Tavola II.16

Score medio AIA calcolato sui sinistri distinti per anno di accadimento					
	2016	2017	2018	2019	2020
Score medio	5,9	5,7	6,1	6,2	4,9

La fig. II.15 riporta gli score medi a livello provinciale per i sinistri accaduti nell'ultimo anno.